Le dernier voyage du Patagonia Express

Luis Sepúlveda
Daniel Mordzinski

Métailié



Luis SEPÚLVEDA

Photographies de

Daniel MORDZINSKI

DERNIÈRES NOUVELLES DU SUD

Traduit de l’espagnol (Chili)

par Bertille Hausberg

Éditions Métailié

20, rue des Grands Augustins, 75006 Paris

www.editions-metailie.com

2012

Résumé

Luis Sepúlveda et son ami le photographe Daniel Mordzinski sont partis en 1996 pour un long voyage qui devait les mener, au sud du monde, à travers la Patagonie, de San Carlos de Bariloche, puis à partir du 42e parallèle sud jusqu'au Cap Horn et retour par la grande île de Chiloé.

Ils en ont rapporté un livre d'aventures, de rencontres, de témoignages sur la transformation d'un territoire mythique, l'un des derniers endroits où sont encore possibles les légendes. Mais le temps, les changements violents de l'économie, le règne de la cupidité ont fait que sur chacune de leurs histoires passe le souffle des choses inexorablement perdues et qu'ils nous donnent ici “un inventaire des pertes” qui est aussi le coût impitoyable de notre époque.

Ce voyage sans but, sans boussole, sans souci du temps est aussi le récit d'une amitié, le refuge que deviennent les voyages heureux dans les souvenirs, le formidable roman d'un monde à jamais disparu.

Biographies

Luis Sepúlveda est né au Chili en 1949 et vit actuellement dans les Asturies, en Espagne, après avoir habité Hambourg et Paris. Il est l'auteur, entre autres, du Vieux qui lisait des romans d'amour, de Histoire d'une mouette et du chat qui lui apprit à voler, des Roses d'Atacama, de La Folie de Pinochet et de L'Ombre de ce que nous avons été. Ses livres sont traduits dans 50 pays.

Daniel Mordzinski est né à Buenos Aires en 1960. Il travaille depuis trente ans à un ambitieux “atlas humain” de la littérature. Argentin ancré à Paris, il a fait les portraits des auteurs les plus connus des lettres ibéro-américaines. Il a exposé en Argentine, en Colombie, au Mexique, en Italie et en France. Il est actuellement le correspondant en France du journal espagnol El País.

Composition numérique : Facompo (Lisieux)

Titre original : Últimas noticias del Sur

ISBN : 978-2-86424-825-5

ISSN : 0291-0154

À Osvaldo Soriano mon frère de cœur.

Nous nous sommes quittés pour la dernière fois

à Buenos Aires. L’un a poursuivi son voyage

vers le Sud du Monde, l’autre vers le Sud de l’me.

Aux braves gens qui nous ont accueillis au sud du 42e parallèle.

À propos de ce livre

L’idée de ce livre est née un après-midi de 1996, en buvant du maté à Paris. Avec Daniel Mordzinski, mon socio1 dans tout ce qui va suivre, nous avions envie de dépasser la relation d’éternel concubinage texte-photo qui nous avait amenés à faire des reportages à travers le vaste monde pour des revues et des journaux. Il s’agissait toujours de commandes dont la longueur et le nombre de photos étaient prévus d’avance et qui, au moment d’être publiées, étaient souvent assujetties à des volontés oscillant entre le politiquement correct et la peur de perdre son travail. La censure moderne exercée non par la crainte du chômage mais par celle d’être “exclu du marché” n’interdit pas, elle biffe, coupe, “édite” au nom d’une lâche circonspection, d’une prudence pusillanime.

Nous sommes donc partis un jour vers le sud du monde pour voir ce qu’on allait y trouver. Notre itinéraire était très simple : pour des raisons de logistique, le voyage commençait à San Carlos de Bariloche puis, à partir du 42e parallèle sud, nous descendions jusqu’au Cap Horn, toujours en territoire argentin, et nous revenions par la Patagonie chilienne jusqu’à la grande île de Chiloé, soit trois mille cinq cents kilomètres environ. Cependant, malgré sa simplicité, cet

itinéraire portait le sceau de ces Anglais qui entreprennent toujours des voyages pour confirmer une hypothèse et, quand celle-ci ne correspond pas à la réalité qu'ils découvrent, alors tant pis pour la réalité. Selon la nôtre, nous prétendions être capables de couvrir cette distance au cours de ce voyage, mais tout ce que nous avons vu, entendu, senti, mangé et bu à partir du moment où nous nous sommes mis en route nous a fait comprendre qu'au bout d'un mois nous aurions tout juste parcouru une centaine de kilomètres. N'étant pas anglais, nous avons oublié cette damnée hypothèse.

Quelques semaines après notre retour en Europe, mon socio m'a remis un dossier bourré de superbes photos, au format travail, et on n'a plus parlé du livre. Ce que nous avions vu et vécu dans le Sud est devenu un sujet de conversation entre amis, sa compagne et la mienne connaissent par cœur de nombreuses anecdotes sur ces journées de vagabondage et de vent, ses enfants et les miens ont écouté attentivement ces deux vétérans des grands chemins et ils suivront peut-être un jour nos traces. Nous n'en avons plus parlé car mon socio sait que les livres sont des animaux bizarres, imprévisibles, et que certaines histoires préfèrent qu'on les raconte autour d'un verre, elles aiment s'installer de mille manières dans la bouche du narrateur jusqu'au moment où elles, et elles seules, décident de se transformer en mots sur du papier.

Mes livres s'ordonnent toujours tout seuls, leur organisation est aléatoire, anarchique, parce qu'ils ne veulent pas être la mémoire de l'auteur mais une mémoire collective et ils s'écrivent peu à peu comme l'air pur et limpide que les meilleurs d'entre nous défendent de toutes leurs forces.

Sur chacune des histoires suivantes passe sans aucun doute le souffle des choses inexorablement perdues, cet "inventaire des pertes" dont parlait Osvaldo Soriano et qui représente le coût impitoyable de notre époque. Pendant que nous étions sur la route, sans but précis, sans limite de temps, sans boussole et sans tricheries, cette formidable mécanique de la vie qui permet toujours de retrouver les siens nous a amenés à rencontrer beaucoup de ces "barbares" dont parle le poème de Constantin Cavafy. Leurs rêves étaient redoutables, c'est pourquoi ils ont été anéantis et rejetés dans les territoires extrêmes dévolus aux "barbares" et, malgré tout, ces rêves ont semé l'insomnie chez les seigneurs du pouvoir qui ont pris conscience du danger du retour des "barbares" au point de transformer cette menace en obsession, si bien que les banques ont donné l'ordre de les discréditer ; incapables de penser tout seuls, certains se sont mis à trois pour écrire des livres sur "l'idiotie des barbares" et ces derniers leur ont répondu en plantant des

forêts, en imaginant une alternative à la déshumanisation du système en vigueur, en organisant la vie pour que vivre soit un peu plus qu’un verbe.

C’est ainsi qu’en buvant du maté avec eux, les “barbares”, nous avons vu l’aurore australe écrire avec une calligraphie électrique les derniers vers du poème de Cavafy :

Mais la nuit est tombée et les barbares ne sont pas arrivés

aux dires de certains nouveaux venus de la frontière

les barbares n’existent plus

qu’allons-nous faire sans les barbares

ces gens étaient une sorte de solution.

Drôles d’animaux que les livres. Celui-ci a décidé de sa forme finale il y a quatre ans quand nous volions au-dessus du détroit de Magellan dans un fragile coucou ballotté par le vent, le pilote pestait contre les nuages qui l’empêchaient de voir où diable se trouvait la piste d’atterrissage et les points cardinaux étaient une référence absurde, c’est alors que mon socio a signalé qu’il y avait, là en bas, quelques-unes des histoires et des photos qui nous manquaient.

Et il avait effectivement raison. Nous sommes revenus en Europe, lui en France, moi en Espagne et, une fois de plus, ce livre a cessé d’être notre principal sujet d’intérêt. Ce que mon socio a toujours ignoré, c’est que ce livre que j’écrivais lentement était mon refuge, le lieu auquel je revenais chaque fois que je me sentais bien car c’est le propre des beaux voyages à travers la mémoire.

Un jour, j’ai décidé que la rédaction finale était terminée et que l’heure des adieux était venue. Rien n’est plus difficile que de mettre un point final à une histoire ou à une série d’histoires qu’on aime. C’est un adieu définitif. On ne retrouvera plus le bonheur de ces pages qui prennent vie.

À sa naissance, ce livre était la chronique d’un voyage effectué par deux amis mais le temps, la violence des bouleversements économiques et la voracité des vainqueurs en ont fait un recueil de nouvelles posthumes, le roman d’une région disparue. Rien de ce que nous avons vu n’existe plus aujourd’hui comme nous l’avons connu. D’une certaine manière, nous avons eu la chance d’assister à la

fin d'une époque dans le sud du monde. De ce Sud qui est ma force et ma mémoire, ce Sud auquel je m'accroche avec tout mon amour et toute ma colère.

Voici donc les Dernières Nouvelles du Sud.

Le dernier voyage du Patagonia Express

Nous savions que La Trochita partait le mardi d'El Maitén avec une ponctualité toute patagone, c'est-à-dire entre huit heures du matin et midi et, qu'après avoir fait le trajet jusqu'à Esquel, elle revenait le jeudi avec la même exactitude, faisant en sens inverse les trois cent cinquante kilomètres qui subsistent encore sur les mille sept cents que parcourait à l'origine le Patagonia Express, avant les privatisations et la mort des chemins de fer argentins.

Ce matin-là, la gare était étonnamment vide. D'après ce que nous savions de la région, le vieux train restait le seul moyen de transport pour les habitants d'El Maitén devant se rendre à Esquel pour y acheter du matériel, voir un médecin ou se battre avec la bureaucratie. Comme le guichet était fermé, nous avons arpenté la gare sans rencontrer personne jusqu'au moment où nous nous sommes approchés de l'atelier d'où sortaient des voix et la musique d'un poste de radio. C'était un hangar immense et là, au milieu de tonnes de métal rouillé, une locomotive qui laissait voir une partie de ses entrailles d'acier et trois wagons de bois, il y avait un groupe d'hommes vêtus de la classique salopette bleue des mécaniciens.

Ils étaient six. Les quatre plus âgés faisaient une partie de truco7 et les deux autres, plus jeunes, les observaient, évaluaient l'habileté des joueurs, la rime des vers qui accompagnaient les donnes, et faisaient circuler la calebasse de maté.

– Comment ça va, les gars ? nous a dit l'un d'eux en nous voyant.

Nous l'avons salué à notre tour et ils nous ont aussitôt invités à partager leur maté, leur pain et leur fromage.

– On peut savoir ce qui vous amène dans le coin ? a demandé un autre.

– Le train. On nous a dit qu'il partait aujourd'hui pour Esquel.

Notre programme de travail pour cette journée était assez simple : mon socio ferait le voyage pour prendre des photos de l'intérieur tandis que je le suivrais en

voiture. Nous resterions à Esquel jusqu'au jeudi puis nous ferions le voyage en sens inverse, moi dans le train où je prendrais des notes sur la moleskine et lui en auto pour photographier les extérieurs.

– C'est exact. Il devait partir aujourd'hui mais il n'est pas parti et ne partira pas, a dit un des mécaniciens.

– Et il part quand ?

– Ça, personne ne le sait. Il est "chartérisé", a précisé un des jeunes.

Quel drôle de verbe, avons-nous pensé tout d'abord sans toutefois être surpris. L'espagnol fonde sa richesse sur sa capacité à adopter des mots, qui ont pour origine des vocables indigènes, des difficultés phonétiques rencontrées par les immigrants, ou les problèmes auditifs des criollos face à des termes inconnus. Il y a deux ans environ, la Real Academia de la Lengua Española a accepté le mot chimichurri défini comme une sauce composée d'huile, de vinaigre, d'origan, de sel et d'épices servant à accompagner les viandes. D'après l'Académie, sa racine étymologique serait peut-être un mot aymara mais on n'en est pas sûr. "Chimichurri" est né des difficultés d'un quelconque gaucho à moitié sourd au service d'un éleveur anglais qui lui aura mille fois ordonné "give me a curry" car, c'est bien connu, les Anglais assaisonnent les viandes avec du curry, nom qu'ils donnent à n'importe quelle sauce épicée. Quand on ne parle pas l'anglais et qu'on entend cent fois "give me a curry", on en garde les sonorités, si on entend la même phrase deux cents fois, on la réduit à "givme acurry" par une sorte de prophylaxie auditive et, à la trois centième, il se transforme en phonème, "gimeacurry". Mais, comme il fait référence à quelque chose de tangible, l'inventivité accommode le phonème et en fait un son agréable, nouveau, pour définir non pas la sauce insipide des Anglais mais le condiment populaire et rustique qui, avant de s'appeler chimichurri était humblement désigné par le mot salmuera. "Give me a curry"… "Givmea curry"… "gimecurry"… Chimichurri !

– Charterisé, ça vient de charter ? a demandé mon socio.

"Charteriser", un nouveau verbe maudit. De charter, affréter. Une association de milliardaires texans désœuvrés, amoureux du train à vapeur avait "chartérisé" pour une durée illimitée le Patagonia Express. Peu leur importait que les habitants d'El Maitén, Esquel, Ñorquinco et Leleque soient privés de leur seul moyen de transport. Don Dinero, le fric, est un maître puissant. Un train était

confisqué par le pouvoir d’achat de quelques oisifs avec la complicité du fonctionnaire corrompu venu de Buenos Aires pour déterminer la “non-rentabilité” du vieux chemin de fer.

La Trochita était tombée aux mains de ces touristes depuis onze jours quand nous avons rencontré ces cheminots qui, sans cacher leur colère, ont essayé de nous consoler en nous suggérant une solution.

– Aujourd’hui un de ces types doit venir. Il est cubain, je crois, ou dominicain, c’est leur interprète. Parlez-lui, il vous permettra peut-être de monter dans La Trochita, a dit Marcelo, un homme que nous n’oublierons jamais.

Nous avons décidé d’attendre l’interprète en bavardant avec les mécaniciens. En bons Patagons, ils avaient tous quelque chose à raconter et ils égrenaient lentement les mots comme pour ne pas donner d’importance à leurs propos.

– Vous avez vu la locomotive qu’on est en train de réparer ? C’est un bijou de marque allemande, une Maffei 350, construite en 1915. Des machines comme ça il n’en reste pas une seule dans aucun pays du monde. On en a deux et elles font partie de l’histoire de La Trochita. Cette ligne a été construite par les Anglais mais pas à leur manière. Il leur faut cent ans pour construire une voie ferrée qui doit durer deux fois plus longtemps car le transport des marchandises et des passagers constitue toujours une bonne affaire. Ils sont venus construire un train en Patagonie pour relier entre elles leurs propriétés et leur permettre d’amener la laine jusqu’à un port d’embarquement. Ils ne se sont jamais souciés des passagers ou de tout autre genre de marchandises, nous a assuré un autre cheminot.

Cet homme en salopette bleue connaissait l’histoire des chemins de fer argentins et particulièrement celle du Patagonia Express. À partir de 1905 les intérêts ferroviaires britanniques furent étroitement liés aux spéculations foncières. Le Congrès argentin avait pourtant reçu de nombreux projets pour construire des voies ferrées et, selon la loi, elles devaient appartenir à l’État mais on se heurta toujours à la même difficulté, les terrains qu’il fallait traverser appartenaient tous, comme par hasard, à de grands propriétaires anglais. L’État argentin proposa des indemnisations mais les Britanniques les refusèrent. Avec l’appui de la Couronne, ils créèrent des compagnies ferroviaires et c’est ainsi, par exemple, qu’en 1908, la société anglaise qui commença à installer la ligne entre San Antonio et Nahuel Huapi possédait sept cent cinquante mille hectares de terres

en Patagonie. Naturellement, ils posèrent les voies au bord de leurs champs, ce qui leur permit de s'approprier aussitôt les terres limitrophes.

– Ils n'ont pas fait du bon travail, on ne leur doit aucun remerciement. Ils savaient que le chemin de fer devait durer le temps du boom de la laine. Ils ont importé des épaves, des machines inadaptées à la région. Ils ont acheté des tas de ferraille en France, comme les locomotives HH Saint Pierre mises au rencard par le chemin de fer transandin reliant Santiago du Chili à Mendoza. Ces machines faites pour les Alpes perdaient de l'eau, elles étaient équipées de chaudières à quatre tubes verticaux, un véritable luxe pour une région qui manque de flotte. Il pleut rarement ici, c'est une steppe semi-désertique, a ajouté Marcelo.

– Mais pour notre ligne c'est différent. Les Anglais croyaient tenir les commandes mais les gens d'ici ont travaillé à leur manière. Et dire qu'en ce temps-là il n'y avait pas encore de relevés topographiques. C'est seulement en 1911 et avec l'appui de la commission hydrologique que les premières études de terrain ont été réalisées. Dix hommes à cheval ont parcouru cent mille kilomètres carrés. Il a fallu du sang et de la sueur pour poser les voies nécessaires au passage de La Trochita, les ouvriers posaient en moyenne vingt kilomètres par an, par moins vingt degrés l'hiver, le corps avait besoin de beaucoup d'alcool pour supporter le froid, alors on a pris l'habitude de boire du Cinzano au petit-déjeuner, comme les Ritals. Le pire c'était au printemps, quand arrivaient les épidémies de grippe et qu'on ne connaissait pas encore les antibiotiques. Ces mecs étaient des durs, a dit l'un des vieux avec orgueil.

– Raconte-leur l'histoire de Lund, le chauve, l'a encouragé Marcelo.

– Enrique Lund était un ingénieur danois, très blond, le mec, et le seul à avoir une tente à double toit. Pendant la journée, il laissait son poêle à mazout allumé à l'intérieur, et le soir il le sortait pour éviter d'être asphyxié. Dehors, il faisait vingt degrés en dessous de zéro, comme Lund le Viking était très grand, il dormait la tête contre l'une des parois latérales de sa tente et sa respiration provoquait de l'humidité qui gelait et ses cheveux restaient collés à la toile, et quand il se réveillait, il tirait dessus et y laissait à chaque fois une partie de sa chevelure. Voilà comment Enrique Lund est resté chauve, a conclu le vieux, et nous avons tous éclaté de rire avec lui.

L'apparition d'un insolent véhicule tout-terrain, avec ses étincelantes défenses chromées et ses réflecteurs sur le toit, est venue troubler la joyeuse ambiance de

l’atelier. Il arrivait à toute vitesse, a freiné dans un nuage de poussière et, quand celui-ci a été dissipé par le vent, quatre représentants de la beauté physique texane en sont descendus. Il y avait un demi-quintal de graisse dans les corps de ces trois hommes et de cette femme habillés comme pour un safari dans la savane africaine. Le chauffeur a lui aussi mis pied à terre. C’était un type mince, impeccablement coiffé à la gomina, qui portait autour du cou une chaîne en or digne du Queen Mary. Il ne manquait qu’une ancre pour que ce bijou atteigne la perfection.

Le quatuor de gros n’arrêtait pas de s’esclaffer, surtout la femme, et le chef de gare s’est précipité pour répondre à l’appel de leurs éclats de rire, un homme un peu moins volumineux que les Texans, qui ne cessait de faire des courbettes en leur demandant en quoi il pouvait leur être utile.

Le chauffeur était également interprète et avait un incontestable accent cubain. D’un geste, il a interrompu la démonstration de servilité du chef de gare pour lui préciser en montrant mon socio qui, à ce moment-là, prenait la vieille locomotive allemande en photo :

– On vous a dit qu’on ne voulait pas de journalistes tant que le train sera à nous.

Pour le rassurer, j’allais lui préciser que nous n’étions pas des journalistes mais des voyageurs qui se trouvaient là par hasard mais Marcelo a été plus rapide :

– Ce sont mes amis, ils voulaient visiter l’atelier et je les ai invités. Et le train, vous l’avez seulement loué, il ne vous appartient pas.

– Tu aurais dû me prévenir, Marcelo. Ces messieurs paient bien et ils m’ont demandé de ne pas être dérangés. Comment veux-tu qu’on progresse si chacun n’en fait qu’à sa tête, s’est plaint le chef de gare.

– Toi, le gros, tu t’occupes de la gare mais l’atelier c’est pas ton rayon, tu n’y connais rien, lui a dit un des vieux mécaniciens.

Le chef de gare a répondu d’un geste méprisant et a pris la Texane par le bras en murmurant un “no problem” qui a déclenché chez la grosse de nouveaux éclats de rire. Mon socio et moi en avons profité pour parler avec le Cubain :

– On voudrait prendre le train, faire quelques photos, c’est tout, tu peux nous donner un coup de pouce ? a demandé mon socio.

Le Cubain nous a observés attentivement avant de répondre :

– Et vous êtes prêts à payer combien?

– Dis un prix, on discutera, a suggéré mon socio.

Le Cubain s'est éloigné en direction des trois gros qui regardaient, très amusés, le chef de gare et la grosse. Il s'est adressé à l'un d'entre eux, a acquiescé en hochant sa tête gominée puis est revenu vers nous pour nous dire d'un ton menaçant :

– Avant de parler de prix, on veut savoir si vous faites partie de ces communistes qui protestent parce qu'on a loué le train.

– Tu es cubain ?

– Cubain-américain, m'a-t-il répondu en levant le menton en signe d'orgueil patriotique ou tout autre genre de bêtises apprises à la fondation américano-cubaine de Miami.

– Combien ? a coupé mon socio.

– Pour cinq mille dollars on vous emmène jusqu'à la prochaine gare. Un aller simple.

Elle se trouvait à une trentaine de kilomètres, cela représentait un peu moins d'une heure de voyage dans La Trochita. Le Cubain a caressé ses cheveux gominés en attendant notre réponse et j'ai pris mon ton le plus amical pour lui demander :

– Tu comprends bien l'espagnol ?

– Bien sûr, c'est pour ça que je suis le traducteur du groupe, a-t-il assuré avec un renouveau d'orgueil.

– Alors dis à tes chefs d'aller se faire foutre. Un aller simple, lui a dit mon socio de son ton le plus amical.

Le fraternel échange de vues avec le Cubano-Américain se serait certainement terminé en caresses prodiguées à poings fermés si nous n'avions été interrompus

par les hurlements hystériques de la Texane. Traînant d'une main le chef de gare et montrant de l'autre l'atelier, elle jouait pour nous la scène épique d'un drame qui m'a rappelé les visages terrorisés des Yankees fuyant le Viêtnam.

Un des gros hommes habillé en chasseur d'éléphants est sorti en courant du hangar, suivi par un mécanicien beaucoup plus calme, tenant une clé anglaise à la main :

– Débarrassez-nous de ces malappris, a exigé le vieux.

On n'a pas eu besoin de le leur répéter. Les quatre Texans et le Cubano-Américain ont sauté dans leur voiture et sont partis en laissant un gros nuage de poussière dans lequel nous avons vu disparaître le chef de gare qui courait derrière eux.

– Ici il n'y a pas d'animaux de cirque, pas plus Toñito que les autres, a dit le vieux avant de nous inviter à revenir dans l'atelier.

Assis sur une caisse, nous avons découvert un type énorme qui aurait pu aussi bien être un adolescent à peine débarrassé de son acné qu'un homme mûr. Très costaud, il mesurait un peu moins de deux mètres et son visage aux traits visiblement mapuches passait du sourire amical à l'air embêté de celui qui se demande ce qu'il a bien pu faire.

Toñito aimait le train et tout ce qui s'y rapportait. Son retard mental le rendait aussi inoffensif qu'un gosse de six ans, adopté par les cheminots d'El Maitén c'était un éternel apprenti, sa force lui permettait d'aider à soulever des objets très lourds quand c'était nécessaire, il prenait gratuitement La Trochita chaque fois qu'il en avait envie et les mécaniciens lui avaient fabriqué un véhicule à pédales pour rouler sur les rails. Ravi, Toñito parcourait les voies sur son ferro-quadricycle et pouvait ainsi signaler la moindre défectuosité à son retour.

– Ce malappris a donné du chocolat à Toñito et, en le voyant peiner pour le sortir de l'emballage, il s'est mis à rire et à prendre des photos, a grommelé le vieux en nous passant la calebasse de maté.

– Malappris, a répété Toñito, la bouche pleine de chocolat.

– Eh bien, nous voilà privés de train.

Nous avons siroté quelques matés en silence, fumé des cigarettes. Mon socio a demandé s'il pouvait prendre des photos dans l'atelier et les mécaniciens ont accepté avec enthousiasme, moi je suis resté près du défenseur de Toñito, qui a décroché un beau quartier de viande et, tout en faisant des entailles dans la graisse, m'a demandé :

– Vous aimez l'agneau cuit au disque ?

– Et comment !

Marcelo a ravivé les braises de la forge avant d'y poser le disque de fer sur lequel on jetterait la viande quand il serait bien chaud. Alors le gras s'égoutterait lentement par-dessus les bords, le fumet transformerait la faim en appétit et les côtelettes bien dorées, croustillantes et débarrassées de leur graisse viendraient confirmer une fois de plus que l'agneau de Patagonie est le meilleur du monde, surtout quand on le mange avec les doigts dans un atelier de mécaniciens du rail.

– Les gars, a dit Marcelo en remplissant nos verres de vin, vous êtes venus ici pour photographier La Trochita et vous allez le faire.

– Voilà qui est parler ! s'est écrié l'un des vieux.

J'ai échangé un regard avec mon socio, nous étions décidés à les suivre quoi qu'ils proposent car, au sud du 42e parallèle, la confiance naît sans tergiversations, sans ambiguïtés ni stupides appels à la prudence.

– Je vous attends demain, très tôt, à sept heures, sur le terrain de foot. Apportez un peu d'argent pour acheter l'essence, a dit Marcelo.

Nous sommes sortis contents de l'atelier après avoir échangé de solides poignées de main avec les hommes du rail. Nous avons passé le reste de l'après-midi à découvrir El Maitén, nous avons trouvé à nous loger dans une pension aux lits durs puis nous sommes entrés dans un restaurant dont le nom nous avait séduit : le Patagonia Express, et là nous avons mangé un des meilleurs matambres[8] de notre vie. Après quoi, assis dans un parc, nous avons regardé les milliers d'étoiles qui illuminent le ciel patagon. Curieusement, le vent soufflait ce soir-là en rafales douces, presque aimables et, soudain, en nous passant la bouteille de vin que nous avions amenée, nous avons découvert que nous ruminions les mêmes pensées.

Ce voyage portait le sceau indélébile des adieux. Au sud du 42e parallèle, partout où nous allions, on nous disait que tout changeait très rapidement, et pas dans le bon sens. Dans les années 70, des gens disparaissaient, avalés par la machine de l'horreur, aujourd'hui c'étaient des choses qui disparaissaient, des faits qui jusque-là avaient existé naturellement, comme une partie indiscutable de la vie et qui, soudain, n'étaient plus là. Parents et professeurs découvraient tout à coup que les fonds de l'Etat garantissant la cantine scolaire avaient disparu tout comme une partie des salaires, les fonctionnaires recevaient des bons de paiement, des bouts de papier sans cours légal qu'on pouvait échanger pour une valeur beaucoup plus faible que celle qu'ils prétendaient avoir contre des marchandises, du pain, du lait, dans des commerces dont les propriétaires avaient, comme par hasard, des accointances avec les familles des gouvernants. Dans les hôpitaux de Patagonie, les médicaments disparaissaient et il n'y avait pas d'argent pour les remplacer, les instances auxquelles on aurait pu s'adresser n'existaient pas non plus et le fantôme des privatisations ajouté à l'hypothèse de voir arriver dans le pays des médicaments fabriqués à l'étranger, à des prix "plus compétitifs", ne calmaient pas l'angoisse des médecins et des malades. Pendant notre dîner, un couple assis à la table voisine parlait de partir, d'émigrer sans trop savoir vers où. D'une voix brisée, l'homme disait que tout était pourri, qu'il n'y avait pas d'avenir. Après un court silence, la femme lui a demandé si l'endroit où ils iraient peut-être leur permettrait de vivre mieux. Alors l'homme a rempli son verre de vin et a regardé le sombre liquide avant de lui répondre qu'il ne savait pas mais que ça lui était égal, parce que son espoir aussi avait disparu.

À El Maitén, comme dans tant d'autres agglomérations des lointaines provinces du Sud, les gens venaient régulièrement s'asseoir dans les gares pour regarder passer le train. Cette habitude corroborait l'existence du temps et de l'univers : si le train passait c'est qu'il venait d'un endroit pour se rendre dans un autre. Nous buvions du vin en regardant les étoiles, El Maitén était plongée dans l'obscurité et, dans un des virages de la steppe, les kidnappeurs de La Trochita se plaignaient sans doute du manque de confort des wagons. Et du haut de son humilité digne de chromo fumé, la vierge de Luján devait les regarder avec des yeux encore plus tristes car la tristesse est tout ce que les vainqueurs laissent sur leur passage.

Le lendemain, à sept heures du matin, nous avons interrompu des footballeurs lève-tôt pour rejoindre Marcelo qui nous attendait près de son vieux mais impeccable biplan Curtiss Falcon. Cet avion était un véritable vétéran des airs. Marcelo nous a raconté plus tard qu'il l'avait acheté à un pilote qui avait essayé

de créer un service postal. Ce dernier l’avait lui-même acheté à un autre pilote, lequel transportait de temps en temps un passager par voyage et traînait au-dessus des villages étonnés la banderole publicitaire d’une pharmacie ou d’une boutique de chaussures.

– Regarde un peu, Chilien, la panse de cet animal, il a des poignées de torpille et il est possible que ce soit un des avions qui ont bombardé l’escadre chilienne pendant le soulèvement de l’armée, en 1931, a dit Marcelo en caressant son grand oiseau.

Mon socio n’est pas un fanatique des voyages en avion, ni dans un confortable appareil d’Air France ni, encore moins, dans un Curtiss Falcon vieux comme Hérode. Il s’est mis à grogner des mots inintelligibles jusqu’à ce qu’une question de Marcelo nous fasse comprendre qu’il avait envie d’être dans les airs.

– Vous deux et les appareils photo, ça pèse combien d’après vous ?

– Eh bien… dans les cent cinquante kilos, lui ai-je répondu.

– Ça va tenir. Allons-y, les gars, car la matinée est superbe.

Nous sommes montés à bord et notre installation n’a pas été facile. Marcelo a pris place à la poupe où se trouvaient les commandes du Curtiss et nous entre les deux ailes. Mon socio pesait vingt kilos de moins que moi, il s’est assis entre mes jambes en agrippant d’une main le sac contenant ses appareils et de l’autre la ceinture de sécurité tout juste assez longue pour mon tour de taille.

– C’est parti, les gars, a crié Marcelo et l’avion s’est mis à rouler vers le bout du terrain.

J’ai volé dans différents appareils et dans plusieurs pays et cette expérience me permet de me rallier à ceux qui déclarent avec emphase que les meilleurs pilotes du monde se trouvent en Patagonie. Marcelo était l’un d’entre eux. Il a fait s’élever doucement le vieux Curtiss sous un ciel bleu transparent, sans un seul nuage, sans autre présence que celle du vent éternel de la Patagonie.

Après avoir volé dix minutes au-dessus de la steppe, nous avons suivi la ligne de chemin de fer jusqu’au moment où nous avons vu La Trochita. Le vieux Patagonia Express se déplaçait lentement, un épais sillage de fumée sortait de la cheminée de la locomotive avant d’être aussitôt dispersé par le vent. Depuis la

plaine infinie, le vieux train nous envoyait des signaux de vapeur et de fumée, nous invitait à nous approcher pour rencontrer cet ami aux muscles de fer et au cœur de feu.

En survolant le train, à une centaine de mètres d'altitude, nous avons reconnu le Cubano-Américain et d'autres gringos qui, penchés aux portières, gesticulaient énergiquement pour nous ordonner de nous éloigner. Le plus insistant était le chef de gare. Mon socio en a oublié sa peur de l'altitude, il a bredouillé un "tiens-moi les jambes", s'est levé et a empoigné son appareil photo.

Nous avons volé au-dessus du train, tout près du train, face au train, nous l'avons suivi, presque collé à ses flancs, dans les deux directions tandis que les propriétaires momentanés de La Trochita passaient des "éloignez-vous", des "pas de photos" aux gestes obscènes. Marcelo riait à gorge déployée.

– Est-ce que vous vous rappelez, les gars, le roman de Soriano ? nous a-t-il demandé entre deux éclats de rire emportés par le vent.

On se rappelait, bien sûr, Jamais plus de peine ni d'oubli, ce formidable roman de Soriano dans lequel Cerviño, un personnage très semblable à nous joué par le grand Ulises Dumont, bombardait de fumier ceux qui tentaient de lui voler ses rêves.

Comme celui de Soriano, notre avion s'appelait Torito, écrit en lettres rouges sur son fuselage de grosse toile. Il ne nous manquait plus qu'une cargaison de merde à laisser tomber sur ces gringos.

– Vole, Torito, vole mon vieux ! a crié Marcelo en passant une fois de plus au-dessus de La Trochita dont la locomotive soufflait bruyamment, gagnée peut-être par notre joie vengeresse.

Nous avons atterri sur le terrain de football avec la même douceur qu'au décollage. Un peu courbatus, nous sommes descendus du Curtiss et nous avons aidé Marcelo à couvrir l'avion d'une grosse bâche. Nous avions réussi à photographier le vieil express patagon, le légendaire Patagonia Express, et nous nous tenions pour satisfaits mais, dans l'atelier, les cheminots nous réservaient une surprise.

En nous voyant approcher, l'un des vieux est sorti et a demandé à Marcelo de nous faire visiter la gare. Nous l'avons suivi et découvert les guichets fermés, la

salle d’attente avec ses rangées de bancs en bois, le poêle pour chauffer l’eau du maté qui accompagne immanquablement les voyageurs. Sur le quai, un réceptacle en ciment et un curieux écriteau, déjà vu sous d’autres latitudes et toujours dans des gares abandonnées a attiré notre attention. On y lisait “Prière de ne pas cracher par terre” et nous avons dit à Marcelo que nous avions déjà vu cet écriteau, par exemple dans un des superbes trains qui traversaient le nord de l’Argentine, le mythique “train des nuages” qui partait de Salta et remontait lentement la cordillère jusqu’à La Quiaca, la frontière avec la Bolivie.

Notre conversation a été interrompue par le sifflet caractéristique d’un train et, en retournant dans l’atelier, nous avons vu l’imposante locomotive Maffei 350 mettre ses bielles en mouvement, faire tourner ses roues, lancer une épaisse colonne de fumée et tirer deux wagons de passagers. Elle s’est lentement rapprochée des rails principaux et l’un des vieux s’est chargé d’actionner le levier qui les a ajustés pour permettre au train d’y circuler.

– Voilà le vieux Patagonia Express, les gars ! Vous voulez faire un tour ? a demandé un des cheminots.

On se regardait tous, on regardait aussi le train qui piaffait à l’idée de partir vers la steppe, on a échangé de solides poignées de main avec ces hommes qui manifestaient la plus saine des fiertés, celle du travail bien fait, celle d’être partie intégrante d’un conglomérat nécessaire, la fierté de classe tout simplement.

– Les gringos sont plus au nord, on se dirigera donc vers le sud, a dit le machiniste.

Alors mon socio a eu la plus brillante des idées.

– Et si on annonçait aux gens du village que le train va passer ?

– Super, les gars ! s’est écrié le chef d’atelier et Toñito a reçu l’ordre de courir prévenir les gens d’El Maitén que le train pour Esquel démarrerait dans deux heures, et gratis.

Et exactement deux heures plus tard, avec une ponctualité exceptionnelle, la locomotive a lâché des jets de vapeur qui ont plongé le quai dans la brume, le chauffeur s’est mis à jeter des pelletées de charbon dans la chaudière et nous nous sommes installés dans les deux wagons avec une cinquantaine de personnes ravies de pouvoir de nouveau compter sur leur unique moyen de transport.

Toñito a commencé à jouer de l'harmonica à côté d'une dame qui se rendait à l'hôpital d'Esquel, Marcelo nous a présenté une belle jeune fille parée d'une écharpe portant l'inscription "Miss Trochita 1995", la dernière reine de beauté de la grande famille des cheminots de Patagonie, un vieux professeur aux épaisses lunettes qui grossissaient ses pupilles a annoncé qu'il allait réciter un poème et ses vers ont parlé de la plénitude d'un voyage vers l'espoir. Une guitare a pris la suite, c'était le meilleur des accompagnements pour naviguer lentement à travers la steppe.

Ce voyage était une fête. Pour mon socio et pour moi, il a été le plus beau voyage de notre vie car il était né de la détermination d'un groupe d'hommes qui, ignorant les représailles évidentes dont ils feraient l'objet, avaient décidé que deux voyageurs venus de très loin seraient les témoins de leur amour du travail.

L'air de la steppe était pur, les visages penchés aux portières souriants, la colonne de fumée crachée par la locomotive assurée, le sifflet annonçant le passage du train clair et omniprésent, souple la vigueur des bielles qui, de toute la force de l'acier, actionnaient les roues et le bercement invitait à accepter le maté de son voisin tandis que les conversations passaient en revue tous les sujets de la vie.

Ce fut un voyage joyeux, très joyeux, car ce fut Le Dernier Voyage du Patagonia Express.

Notes

1. Terme qui désigne un ami, un camarade, un coéquipier. (Toutes les notes sont du traducteur.)

7. Jeu de cartes.

8. Roulades de bœuf aux œufs durs.